

船舶事故等調査報告書

平成21年3月26日
運輸安全委員会(海事専門部会)議決

| | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----|---------|----|-----------|----|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故等番号 | 2009函第2号 | | | | | | | | |
| 事故等名 | 漁船第六新興丸運航阻害 | | | | | | | | |
| 発生年月日時刻 | 平成20年8月27日20時33分ごろ | | | | | | | | |
| 発生場所 | 北海道根室市納沙布岬灯台から真方位103° 54海里付近 (概位北緯43° 10' 30"、東経147° 01' 00") | | | | | | | | |
| 事故等調査の経過 | 調査の概要:平成21年1月21日函館・地方事故調査官が船舶所有者からの回答書を精査。同月23日船舶所有者に対する口述聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし | | | | | | | | |
| 事実情報 | | | | | | | | | |
| 船種・船名・総トン数 | 漁船 第六新興丸 119トン | | | | | | | | |
| 船舶番号(IMO 番号) | 132217 | | | | | | | | |
| 船舶所有者等 | 個人所有 | | | | | | | | |
| 乗組員等に関する情報 | 漁ろう長 なし 年齢61歳、海上経験は不詳 船長 四級海技士(航海) | | | | | | | | |
| 負傷者 | なし | | | | | | | | |
| 損傷 | なし | | | | | | | | |
| 事故等の経過 | 本船は、宮城県気仙沼港を発し、北海道根室市納沙布岬灯台から真方位103度54海里付近で、漁ろう長の操業指揮・操船のもと、さんま棒受け網漁の目的をもって、漂泊状態で投網中、海潮流により同網が船尾推進器方に流され、平成20年8月27日20時33分ごろ、可変ピッチプロペラに絡網して航行不能となり、巡視船により北海道花咲港に曳航された。 当時の天候は曇りで風速約8m/s の西風が吹き、視程は約5km で、波高約2mの西からの波浪及び強い西寄りの海潮流があった。 | | | | | | | | |
| 分析 | <table border="0"> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>本船は、可変ピッチプロペラが、ピッチ角0度付近で、回転していたものと考えられる。 強い西寄りの海潮流、波高約2mの西からの波浪、風速約8m/s の西風があったものと考えられる。</td> </tr> </table> | 気象・海象の関与 | あり | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 判明した事項の解析 | 本船は、可変ピッチプロペラが、ピッチ角0度付近で、回転していたものと考えられる。 強い西寄りの海潮流、波高約2mの西からの波浪、風速約8m/s の西風があったものと考えられる。 |
| 気象・海象の関与 | あり | | | | | | | | |
| 乗組員等の関与 | あり | | | | | | | | |
| 船体・機関等の関与 | なし | | | | | | | | |
| 判明した事項の解析 | 本船は、可変ピッチプロペラが、ピッチ角0度付近で、回転していたものと考えられる。 強い西寄りの海潮流、波高約2mの西からの波浪、風速約8m/s の西風があったものと考えられる。 | | | | | | | | |
| 原因 | 本インシデントは、本船が、強い西寄りの海潮流を受ける状態で、船体西側に投網中、クラッチを切り推進器の回転を停止する等の適切な措置をとらなかったため、推進器に絡網し航行不能となったことにより発生した可能性があると考えられる。 | | | | | | | | |
| その他の事項 | なし | | | | | | | | |